

door **Ferdinand GEVAERT**.

De Pakketbotenkaai: van Batterie de la Débarcadère” tot “Cruise kaai”, (deel 7).

Na het einde van de oorlog 14-18 in november 1918, kwam het herstel van de oorlogsschade slechts traag op gang. De noden in West-Vlaanderen waren enorm. De ganse Westhoek was herschapen in een woestenij. De havens van Oostende en Zeebrugge waren zwaar geteisterd en haast niet toegankelijk door de vele scheepswrakken en zeemijnevelden. De havens waren sterk aangeslibd door het gebrek aan baggeren. Als voorbeeld: het Schuildok te Oostende, (het huidig Montgomerydok), was meer dan 3 meter aangeslibd. Bij laag water kon men in het dok van de eene kaai naar de andere wandelen zonder je voeten nat te maken.

In 1919 werd een dam opgeworpen in de afleidingsvaart, even ten zuiden van de Conterdamsluis, waarover een treinspoor werd gelegd dat Oostende-Kaai en de havensporen terug verbond met de lijn naar Brugge.

In 1922 was het eigenlijk stationsgebouw hersteld in de oorspronkelijke toestand, met uitzondering van de uitgangshal. Voorlopige houten constructies werden opgetrokken ten behoeve van in- en ontscheping van passagiers. De resterende stalen booggebinten bleven voorlopig staan. Ze zouden nog een paar jaar blijven herinneren hoe het ooit was.

De spooroverkapping werd niet herbouwd. Omstreeks 1930 werden de perrons uitgerust met luifels.(de huidige toestand).

De uitgangshal werd, na de sloop van de overgebleven twee metalen eindgebinten van de voormalige hal, afgedekt met een platdak en bakstenen afsluitingsmuren.

Ook de in- en ontschepingshal werd vervangen door een veel kleiner, eenvoudige constructie in baksteen en beton, met platdak. Het monumentale was verdwenen. Deze constructie zou blijven bestaan tot 1957, tot bij de bouw van het nieuw Pakketbotengebouw met in- en ontschepingshal.

De burelen van het Zeewezen langs de Visserskreek werden hersteld en zo bleef er ook nog een vleugel van het gebouw, met de ingangshal, en enkele lokalen langs de Pakketbotenkaai, bestaan. Tot de volgende vernieling in ...een volgende oorlog (1940-1945)...

Zo onderging het zeestation een ingrijpende gedaantewisseling. Veel van het “koninklijke” was er af!, (zie figuur nr. 184).

Na W.O.1 nam het Britse toerisme weer sterk toe. Voornamelijk onder de vorm van “Battlefield tours”. Het bezoeken van de IJzerstreek, “the killing fields of the cockpit of Europe, Flanders”. Sommigen van de “happy few” deden het met hun persoonlijk motorvoertuig, of wat ze in het Engels noemen: “their private car”. In “Le Carillon”, een franstalig Oostends weekblad, konden we lezen dat in 1923 talrijke auto's over het Kanaal werden gebracht. Of deze ook verscheept werden over Oostende, is ons niet bekend.

Echter werd in 1923 een nieuwe pakketboot van de O.-D. lijn in dienst gesteld. Het schip, de “Princesse Marie-José”, was ontworpen voor o.m. het vervoer van 4 “grote auto's” en één kleiner exemplaar.



In 1926 werd een elektrische hijskraan geplaatst op de Pakketbotenkaai, om "het laden en lossen van de post en auto's te versnellen". Voordien was er slechts een met mankracht bediend en bewogen hijskraantje, met beperkt hefvermogen.

Vanaf 1927 werden er motorpersonenwagens verscheept op de O.-D. lijn. De auto's werden op een laadplank zeevast gesjord en door middel van de elektrische kraan aan boord geplaatst, alwaar de laadplank zeevast gestuwd werd op het open achterdek, onderhevig aan weer, wind en opspattende zeewater (buiswater) (1).

Ondanks de geringe voertuigencapaciteit van de pakketboten verscheepte men in 1927 zowat 1.200 auto's.

In 1928 werden door het Bestuur van het Zeewezen vier nieuwe pakketboten besteld bij Cockerill te Hoboken. De "Prince-klasse"-schepen moesten voorzien zijn voor het verscheppen van 7 auto's, later na herschikking, 8. Deze schepen werden in lijn gebracht in 1930 en 1931.

De aanpassing van de Pakketbotenkaai, de plaatsing van meer aangepaste hijskranen en het aanleggen van een kaaitreinspoor drong zich op door de steeds wijzigende verkeers- en dienstnoodwendigheden. O.m. voor het leveren met tankwagons en bunkeren van gasolie voor de nieuwe turbinepakketboten en de toekomstige nieuwe generatie motorpakketboten, zoals de "Prince Baudouin" en "Prins Albert" (2). Ook voor het sneller verhandelen van de post (noodzakelijk wegens de concurrentie van andere havens, in hoofdzaak Noord-Franse, waarbij de "Indian Mail", een hoofdrol speelde) (3), was het noodzakelijk de postwagons op de kaai in de onmiddellijke nabijheid van de pakketboten op te stellen, om de overslagtijden tot een minimum terug te brengen.

In 1935 deed zich een instorting voor van de in 1887 gebouwde stenen glooiing van de Pakketbotenkaai ter plaatse van post 3/4. Deze instorting sleurde de houten kaaiconstructie met zich, waardoor de posten 3 en 4 totaal onbruikbaar waren, (zie fig. nr. 188). De studie voor het vervangen van de houten kaai door bredere betonconstructies was reeds vroeger aangevat, zodat de dringende vervanging van de vernielde kaaigedeelten quasi onmiddellijk kon aangevat worden. Op de betonnen kaai zouden kraansporen aangelegd worden met een goot voor de elektrische voeding voor nieuwe portaalkranen, aansluitingen voor de elektrische voeding (wal-stroom) van de gemeerde pakketboten, drinkwater-en brandweeraansluitingen evenals een treinspoor met rechtstreekse aansluiting op spoor 1 en 2 van het treinstation Oostende-Kaai.

In 1936 waren posten 3 en 4 klaar voor gebruik. Gevolgd in 1939 door posten 2 en 5. Het begin van de oorlog in 1940 belette het vervolledigen van de betonnenkaai met aanlegpost 1. Dit zou slechts geschieden in 1950.

Met de vlakke betonnen kaai verdwenen de typische inschepingstorens met drie niveau's. Deze waren eertijds noodzakelijk omdat de passagiers slechts konden ont- en inschepen vanaf en op één dek van het aangemeerd schip, zodat bij laag en hoogwater het bewust dek niet op verantwoorde wijze bereikbaar was met de loopplank (gangway) vanaf het kaainiveau. Daarom werden inschepingsvloeren gebouwd boven en onder de kaai vloer, zodat bij iedere waterstand een behoorlijk en veilig opgestelde loopplank kon gebruikt worden. Een gelijkaardige opstelling kan men heden nog zien op het westerstaketsel, voor de in- en ontscheping de passagiers voor de plezier- en rondvaart.

Om de toegang tot de kaai voor voertuigen te vergemakkelijken werd in 1936 een oprit (oprit) gebouwd op het zuidelijk uiteinde van de kaai, zodat de Pakketbotenkaai door auto's en (toenmalige) autobussen bereikbaar was vanaf de de Smet de Naeyerlaan.



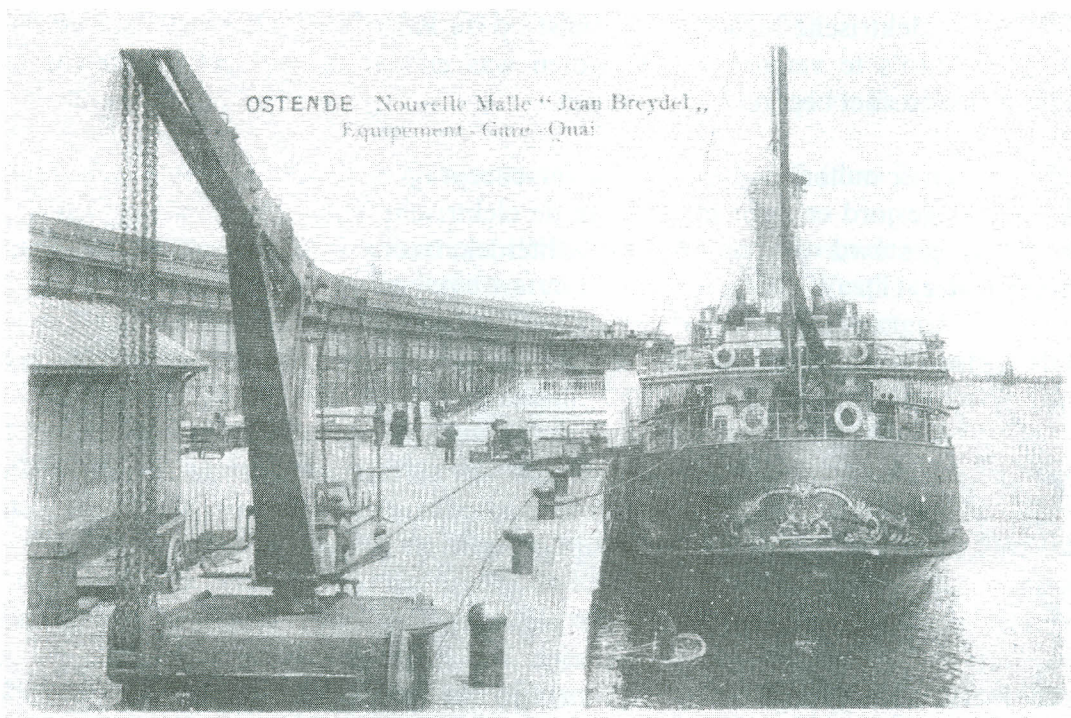


Fig. nr. 184. Haven Oostende, Pakketbotenkaai 1907. Zicht op de houten kaai met aangemeerd de turbinepakketboot "Jan Breydel" van de O.-D.-lijn. Links de monumentale in- en ontschepingshal, toen nieuw. Voorgrond de handbediende hijskraan. Midden op de kaai de inschepingstoren. In de havengeul een bootjessjouwer met jol.

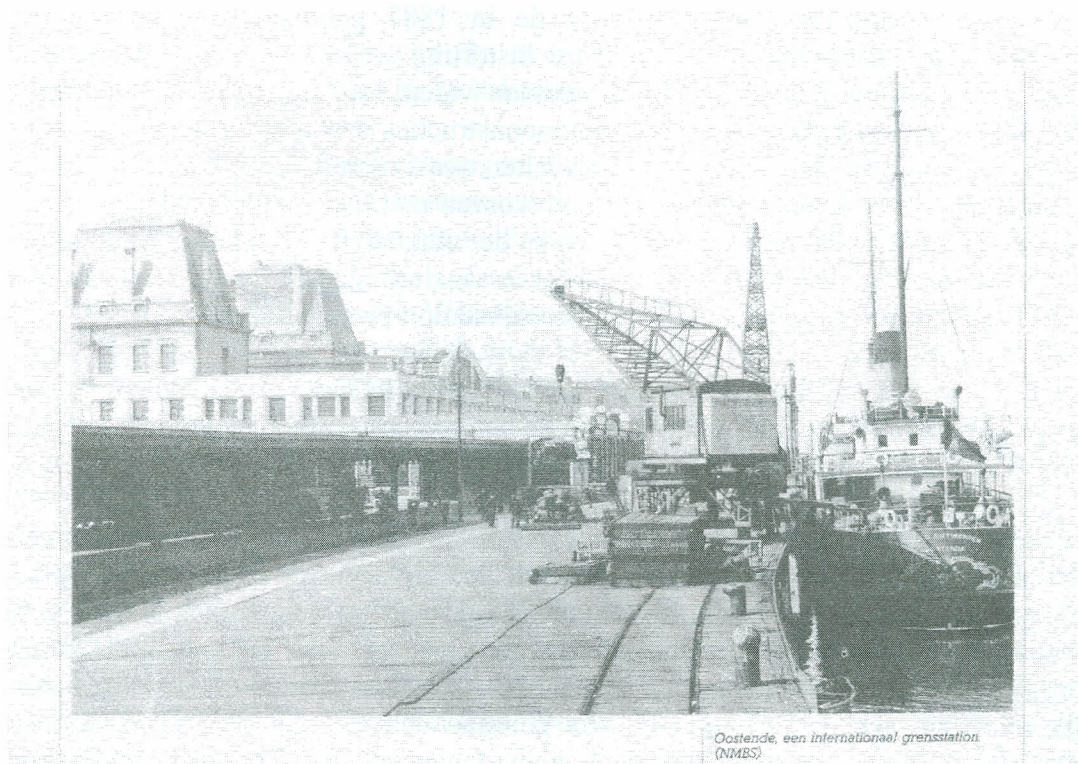


Fig. nr. 185. Haven Oostende, Pakketbotenkaai, omstreeks 1930. Vergelijkende foto met voorgaande. Aan de kaai de pakketboot "Stad Antwerpen" (1913). Op de voorgrond de eerste elektrische hijskraan. Bemerkt dat de "monumentale aanblik" van de kaai verdwenen is, na de "heropbouw" van de in- en ontschepingshal, nu een veel kleinere en eenvoudige constructie, en het niet vervangen van de glazen overkapping van de treinsporen.



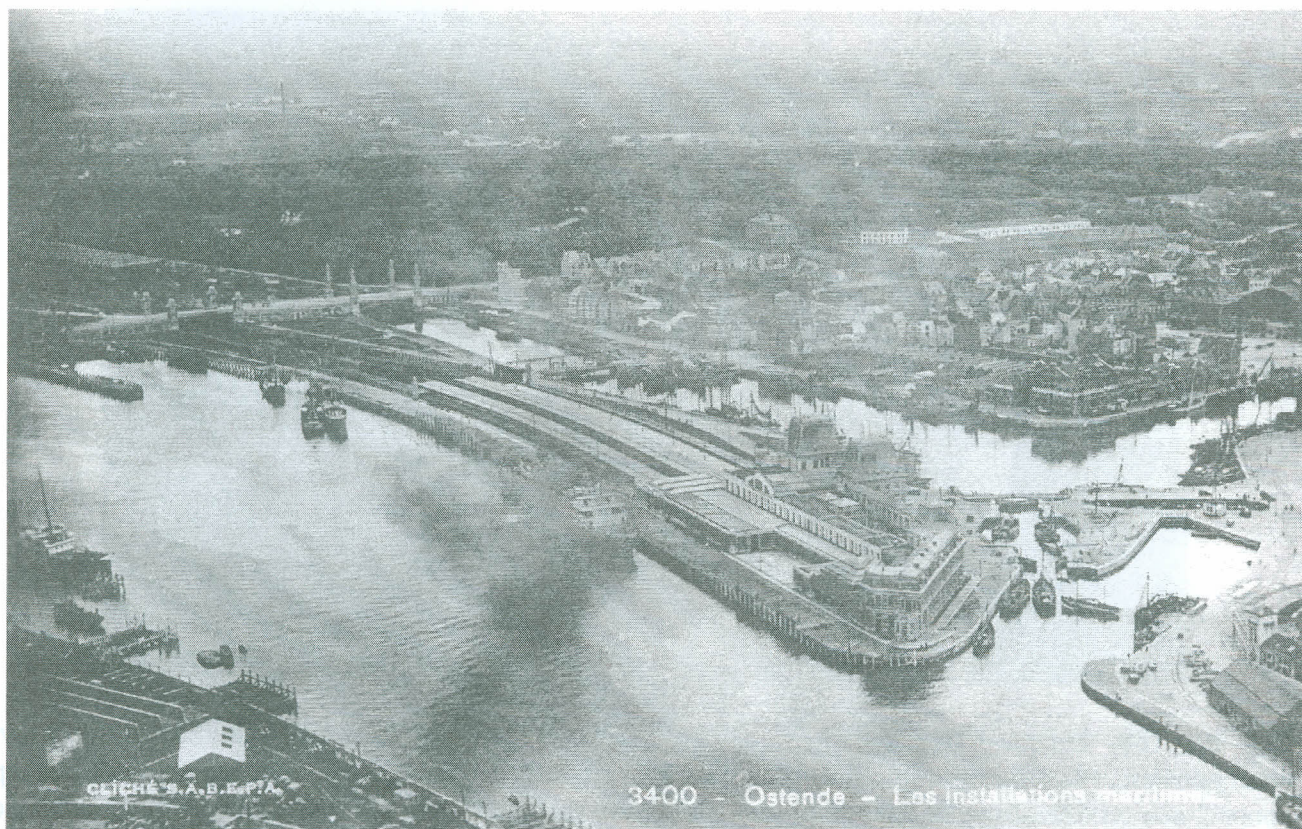


Fig. nr. 186. Haven Oostende, omstreeks 1932. Luchtfoto van de Pakketbotenkaai, van post 1 tot post 5, zeestation met de kleine in- en ontschepingshal, Oostende-Kaai, het Zeewezengebouw, Visserskreek, oude Handelsdokken en zeesluis, het Brandarisdok en rechts de vismijn. Achtergrond het Hazegras en de legerkazerne.

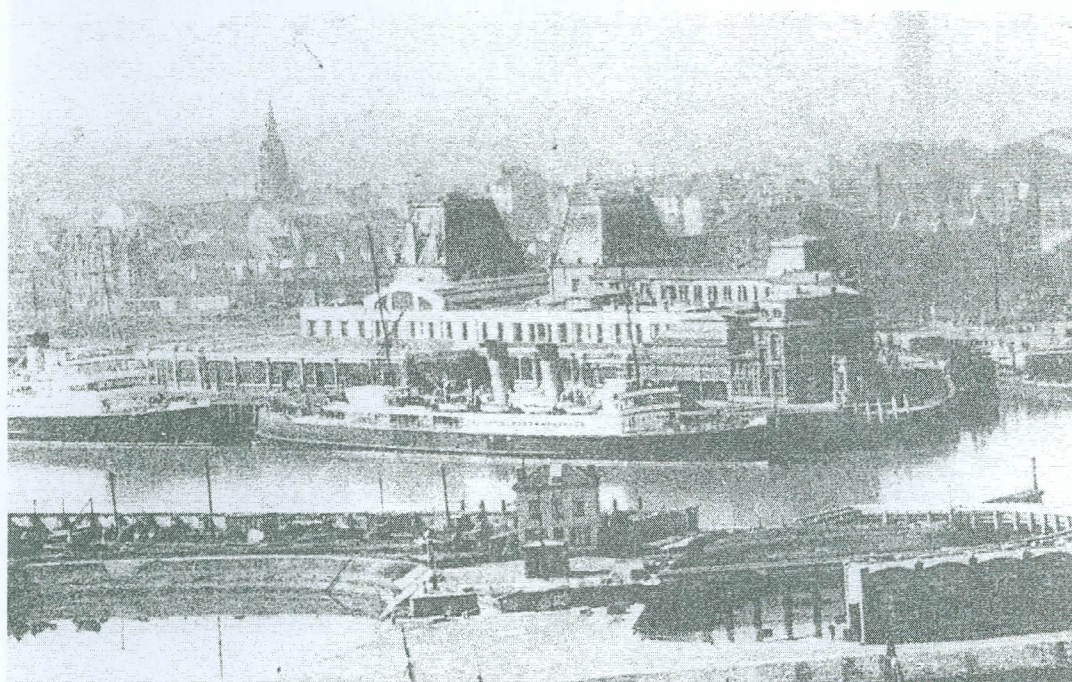
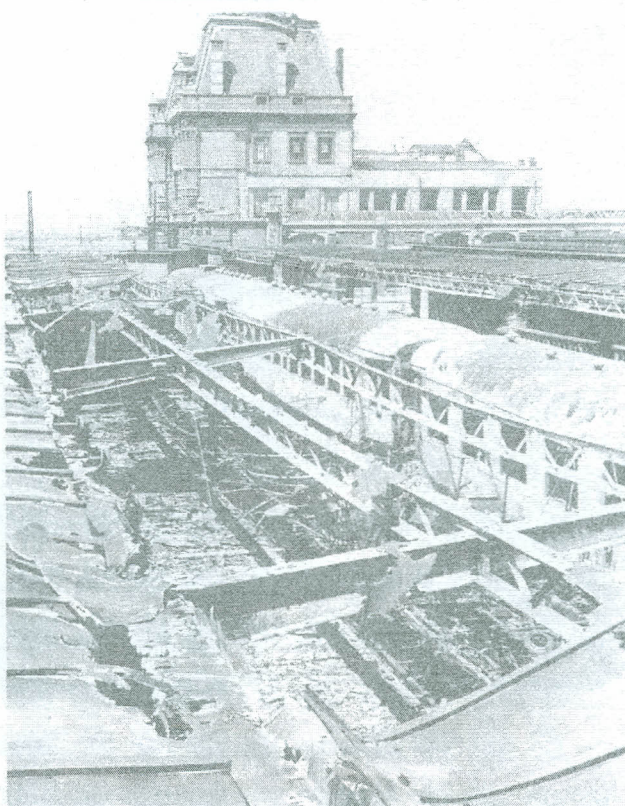


Fig. nr. 187. Haven Oostende, Pakketbotenkaai, omstreeks 1932. Voorgond de sluis van het Zeewezen dok met onderaan het boothuis van de Oostendse reddingsboot (Zeewezen). Achtergrond het Zeewezengebouw en de kleine in- en ontschepingshal aan de kaai. Gemeerd aan de kaai twee turbinepakketboten van de "Prince-klasse".





Fig. nr. 188. Haven Oostende; 1935. Zicht op de instorting van de Pakketbotenkaai t.h.v. aanlegposten 3/4. Achtergrond het onbruikbaar spoor 1 van het spoorwegstation Oostende-Kaai. Op spoor 2 een reizigerstrein bestaande uit een stel "Voiture Métallique à bogies, type 1932" Van deze moderne rijtuigen werden er 410 geleverd aan de N.M.B.S.



33. Het gebouwborduurde station van Oostende

Fig. nr. 189. Haven Oostende, mei 1940. Het gehavende station Oostende-Kaai na een Duitse luchtaanval.





Fig. nr. 190. Haven Oostende, mei 1940. Oostende-Kaai, de sterk beschadigde hoektoren van het postsorteercentrum, Hotel Terminus Maritime en Zeewezengebouw aan de Visserskreek. Op de voorgrond vissersvaartuigen in de kreek.

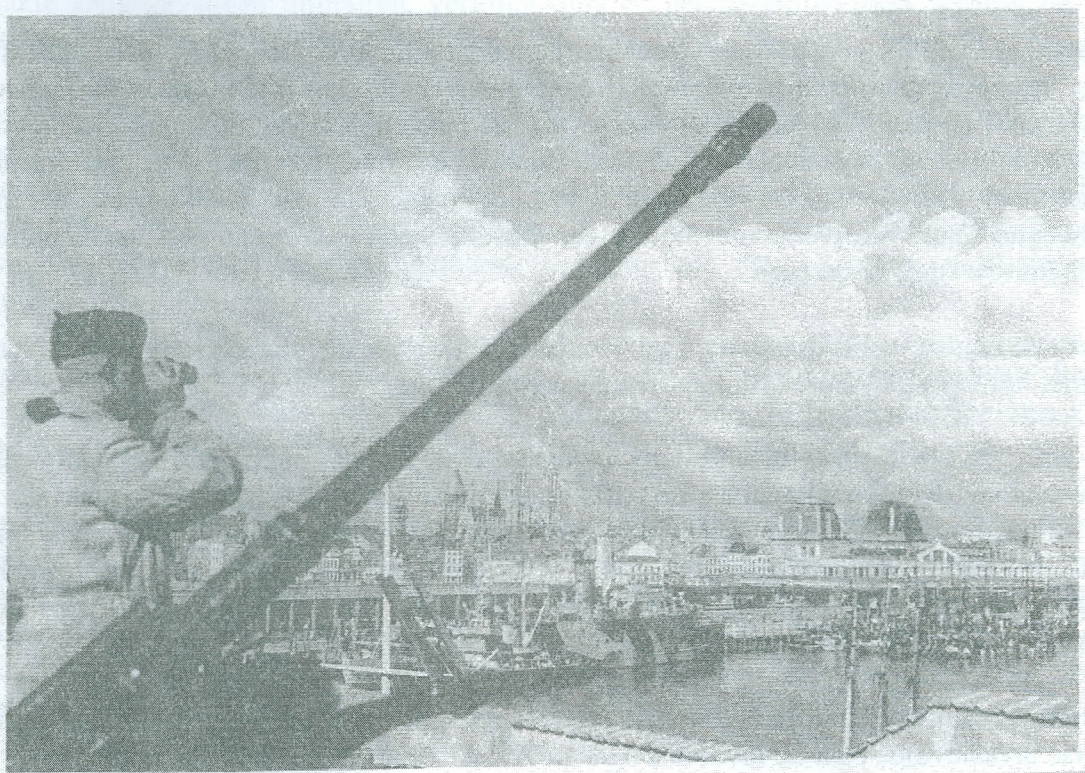


Fig. nr. 191. Haven Oostende, Pakketbotenkaai, 1942. Bemerkt op voorgrond een 20 mm "flak" op het dak van de Zeevaartschool. Aan de Pakketbotenkaai een depotschip (tender) van de Kriegsmarine en een aantal kleinere eenheden van de Kriegsmarine



Tevens werd er een overdekte gaanderij gebouwd die de afsluiting vormde tussen kaai en treinperrons. Het bood ook beschutting voor de in- en ontschepende passagiers bij de relatieve lange wandeling tussen post 4 en 3 en de in- en ontschepingshal, ofte "douanezaal". Het dak van de gaanderij werd ontworpen en uitgevoerd als galerij op niveau. Het was de bedoeling om er ooit een terras van te maken vanwaar men de vertrekkende of aankomende bootreizigers kon verwelkomen of uitwuiwen. Dit zou later, in 1958, werkelijkheid worden.

Het treinspoor op de kaai en de aansluiting met spoor 1 van het spoorstation liet toe dat men de post-wagon in de onmiddellijke omgeving van de aanmerende pakketboot op de kaai kon stellen. Eveneens kon men tankwagons met gasolie (vulgo: mazout) bij het schip brengen. Dit voor de met stookolie gestookte stoomturbineschepen en dieselolie voor de toekomstige motorpakketboten, (e.g. "Prince Baudouin", "Prins Albert" en volgende). Wat bunkeren en postoverslag vereenvoudigde. (Noot: het bunkeren geschiedde ook met een bunkerschipje). Later werden er ook goederenwagons op de kaai gebracht met te verschepen vracht, o.m. fruit uit Italië (4).

In 1936 werd het Brandarisdok en de afleidingsvaart, met uitzondering van de sluis van de Conterdam, gedempt. Op de vrijgekomen terreinen werd het stationemplacement van Oostende-Kaai uitgebreid van zes tot 11 sporen, evenals de uitwijk- en vormingsspooren. Dit in het vooruitzicht van de concentratie van het spoorverkeer in Oostende-Kaai en het afschaffen van Oostende-Stad.

Op 1 augustus 1936 werd door het Bestuur van het Zeewezen een carferrydienst ingesteld tussen Oostende en Dover. Dit met een omgebouwde pakketboot, de "Ville de Liège". Het schip werd omgedoopt tot "Londen-Istanbul". Deze introductie zou in de loop van de jaren een grote omwenteling brengen in het type en tonnenmaat van toekomstige nieuwe schepen en de haveninfrastructuur. Uiteindelijk zou dit nieuw initiatief uitmonden in de huidige metamorfose van de haven van Oostende.

Op 3 september 1939 verklaarden Groot-Brittannië en Frankrijk de oorlog aan Duitsland, dit ten gevolge van de Duitse inval in Polen op 1 september 1939. Op 10 mei vielen de Duitsers België binnen. Vanaf 16 mei 1940 begon de exodus van de pakketboten van de O.-D. lijn naar Engeland, afgeladen vol met personeel van het Zeewezen en hun huisgezinnen, personeel van de administraties evenals enkele duizenden vluchtelingen. De exodus kon echter qua aantal "verscheepten" niet wedijveren met W.O.1, (er was toen ook meer tijd geweest en de opmars van de Duitsers niet zo snel: Blitzkrieg).

Na heel wat Duitse luchtaanvallen en grote schade in de stad, aan het zeestation en de haven, werd op 28 mei '40 Oostende bezet door het Duitse leger.

Vanaf juni '40 werd, naast een flotielje motortorpedoboten (Schnellboote) gestationeerd aan de Diep-waterkaai, de Pakketbotenkaai de basis voor Duitse vlooteenheden (Kriegsmarine). Namelijk de 3e Raumflottille (mijnenvegers), de 2<sup>e</sup> Vorpostenflottille (patrouilleschepen) en de 16<sup>e</sup> Minensuchflottille (mijnenvegers) evenals vaartuigen van de 4<sup>e</sup> Sperrbrecherflottille (begeleidingsvaartuigen). Later vervoegden ook de 36<sup>e</sup> Minensuchflottille en enkele "Hafenschutzboote" de basis te Oostende.

Ook eenheden van de "Transportflotte B", die vanuit Oostende zouden vertrekken als onderdeel van de Duitse invasievloot voor de inval in Engeland, meerden af aan de Pakketbotenkaai.

De haven werd als gevolg hiervan regelmatig aangevallen door vliegtuigen van de Britse luchtmacht, de "Royal Air Force". Echter werden de aanvallen vaak niet met de nodige precisie uitgevoerd, zodat de afgeworpen bommen niet op het beoogde doel terecht kwamen. Zo werden o.m. de kantoren van het Zeewezen gelegen langs de Visserskreek vernield. Dit gebouw kon men



bezwaarlijk een militair doel noemen. Nu noemt men dat “collateral damage”, (wat geen verontschuldiging is!).

Na de geallieerde landing in Normandië op 6 juni 1944 (D-Dag), werden de Duitsers tijdens de eerste twee maanden tergend langzaam teruggedreven om dan tijdens de tweede helft van de maand augustus '40 een grote tempoversnelling te kennen. O.m. in enkele dagen van de Seine naar het noorden van Antwerpen (3 september).

Op 4 september '40 verlieten de laatste Kriegsmarineschepen de haven van Oostende. Vanaf dan werd de havengeul van Oostende volledig versperd door de Duitsers door het afzinken van talrijke vaartuigen. Grote vernielingen werden aangericht in de haven door het laten springen van springstofladingen. Ook op de Pakketbotenkaai werden er talrijke geplaatst, doch deze werden niet tot ontploffing gebracht door de terugtrekkende Duitse vernielingsploegen. Zo viel de Pakketbotenkaai relatief onbeschadigd in geallieerde handen, dit in tegenstelling tot de oosteroever, de diepwaterkaai, het Zeewezenok en het visserijdok.

Na vrijmaken van de havengeul door de Britten, werd de Pakketbotenkaai ingericht en gebruikt als inschepingskaai voor Britse hospitaalschepen, voor het overbrengen van gekwetsten naar Groot-Brittannië voor verdere verpleging. Hiertoe werd een verhard parkeerterrein voor ziekenwagens aangelegd en een verharde verbindingsweg tussen de kaai en spoorperrons voor het vervoer van zieken en gekwetsen tussen hospitaaltreinen en schip.

Op 8 mei 1945 gaf Duitsland zich onvoorwaardelijk over. De vijandelijkheden werden gestaakt, (VE-Day).

De Pakketbotenkaai werd vanaf dan ook gebruikt als “transit kaai” voor het repatriëren van Britse vrijgemaakte krijgsgevangenen militairen, verlofgangers en gedemobiliseerden, waarbij de Genraal Mahieu kazerne gebruikt werd als “transit camp”.

Vanaf september 1945 brachten een aantal pakketboten - die dan reeds omgevormd waren van landingsschip tot troepentransport, maar nog steeds in Britse dienst varende, onder Britse mercantiele vlag, (Ministry of War Transport) - Belgische vluchtelingen terug naar huis vanuit Groot-Brittannië. Het merendeel van het uitgeweken personeel van het Zeewezen was al in de laatste weken van mei '45 teruggevlogen naar het thuisland met Canadese en Britse militaire vliegtuigen.

Het spoorstation van het zeestation (Oostende-Kaai) was volledig opgeëist door de Britten en gesloten voor alle burgerlijk verkeer. Alle treinverbindingen vanuit Oostende naar het binnenland, en vice-versa, verliepen via het station Oostende-Stad.

Op 25 oktober 1945 werd de eerste geregelde pakketbootreis van het Zeewezen naar Dover uitgevoerd door de “Londen-Istanbul”, die toen terug omgevormd was voor burgerlijk gebruik. Het schip was het eerste dat vrijgegeven werd door de Royal Navy. Na het vrijgeven door de Britten en de omvorming voor passagiersvervoer door de Cockerill scheepswerf te Hoboken (Antwerpen), werd er vanaf 7 mei 1946 een dagelijkse dienst tussen Oostende en Dover, en terug, ingelegd door het Zeewezen vanaf de Pakketbotenkaai. Op de kaai waren voorlopige faciliteiten en burelen ingericht. Sommige van deze zouden een lang leven leiden .

In april 1946 werd Oostende-Kaai door de Britten vrijgegeven voor burgerlijk verkeer. De terugkeer tot de normaliteit kon beginnen.

(Wordt vervolgd).